



Przyszłość komunikacji metropolitalnej

2022-07-08

Jak wygląda komunikacja w metropolii krakowskiej i co można zrobić, by była bardziej wydajna - o tym między innymi dyskutowano podczas posiedzenia Komisji Innowacji, Funduszy Europejskich i Metropolii.

Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie współpracuje z gminami ościennymi w sprawie zapewnienia transportu zbiorowego. Jednak jak wskazują badania przytoczone przez dyrektora ZTP – Łukasza Franka, komunikacja zbiorowa w tych miejscach nie jest konkurencyjna z komunikacją samochodową. – Wychodząc naprzeciw temu, rozpoczęliśmy rozwój linii aglomeracyjnych przyspieszonych (zaczynających się od nr 300). Tak jest z linią 304 łączącą Kraków z Wieliczką prostym korytarzem. Ta linia cieszy się dużym zainteresowaniem wielu pasażerów – mówił Łukasz Franek. Dyrektor ZTP zapowiedział, że tego typu linie mogłyby powstać w kierunku Skawiny oraz Mogilan i Świątnik Górnych. Uruchomienie nowych linii aglomeracyjnych wpisuje się w politykę zrównoważonego transportu Krakowa. Aby ograniczyć liczbę samochodów wjeżdżających codziennie do miasta, należy zapewnić atrakcyjną i pewną alternatywę dla pasażerów chcących korzystać z transportu publicznego. Takie działania muszą dotyczyć nie tylko samego Krakowa, ale również gmin ościennych. Jednak najlepiej, by wszystkie linie aglomeracyjne lub ich większość była wsparta także połączeniami kolejowymi. W planach jest także coraz szersze tworzenie linii połączeń w ramach działań porozumienia w sprawie transportu zbiorowego Stowarzyszenia Metropolia Krakowska. To znaczy, że do linii Komunikacji Miejskiej w Krakowie (KMK) miałyby dołączyć linie autobusowe zapewniane przez gminy ościenne. Taka sytuacja ma już miejsce np. w przypadku gminy Wieliczka. Wieliczka zapewnia kilka linii autobusowych, które dojeżdżają do punktów przesiadkowych, gdzie pasażerowie mogą wsiąść do autobusu KMK lub pociągu.

Głównym celem, jaki chcą wypracować strony działające w ramach porozumienia, jest możliwość poruszania się na tzw. „jednym bilecie”. Przeszkodą są wysokie i stale rosnące koszty takiego przedsięwzięcia. – Dla gmin ościennych są to spore koszty, dla Krakowa sama podwyżka cen paliwa, to na dziś wzrost o ok. 40 mln zł. – tłumaczył Łukasz Franek. Dyrektor ZTP dodał, iż skupienie i organizacja transportu w przestrzeni całej metropolii to cecha większości miast europejskich. Transport w takich miastach jak Paryż organizowany jest w kontekście całego regionu a nie tylko granic miasta. Taka koncepcja powinna być przyszłością transportu zbiorowego również w Polsce.

Radny Dominik Jaśkowiec pytał m.in. o możliwość wprowadzenia do systemu komunikacji zbiorowej tramwajów dwusystemowych, tzn. takich, które mogłyby również poruszać się po torach kolejowych. – W Krakowie taka analiza była przeprowadzana i były prowadzone testy, bodajże w latach 90. Pojawiły się wówczas jakieś bariery, możliwe, że były to bariery związane z ówczesnymi możliwościami technicznymi. Obecnie największym wyzwaniem byłaby przepustowość sieci kolejowej. Jednak trzeba najpierw sprawdzić dokumentację testową z lat 90., by móc wyciągać jakieś wnioski i planować – odpowiedział Franek.

Według radnego Jaśkowca warto sprawdzić takie możliwości, gdyż w kontekście budowy premetra, takie rozwiązanie dodatkowo wzmocniłoby system komunikacyjny.



**Magiczny
Kraków**

O dokładnych założeniach i planach na przyszłość w temacie komunikacji zbiorowej całej metropolii krakowskiej można posłuchać i obejrzeć nagranie z posiedzenia Komisji dostępne na [fanpage'u Rady Miasta Krakowa na FB](#).